Bk. V

NAPPIAN UND NEUCKE

A + D + MCC

WERKZEITUNG FÜR DIE MANSFELDER BETRIEBE

6. JAHRGANG Nr. 2 18. FEBRUAR 1933

Maschinelle Personenbeförderung zwischen der siebenten und achten Sohle des Wolfschachtes.

Von Obersteiger F. Loreck, Wolfschacht. / Mit sechs Aufnahmen von W. Weise, Hauptbaubüro.

Bei Inbetriebnahme des Wolfschachtes, Ende des Jahres 1923, lagen sämtliche Gewinnungspunkte (Strebflügel) nur oberhalb der beiden Förderebenen. Die An- und Abmarschwege der Abbaue waren kurz und bequem, und daher war die effektive Arbeitszeit für die Wirtschaftlichkeit günstig. Beim Vorgewinnen der Wege in streichender Richtung, d. h. nach Norden und Süden, begegnete man damit, daß die betreffende Belegschaft mit der elektrischen Lokomotivförderung soweit als möglich befördert wird, um Kraft und Zeit zu sparen.

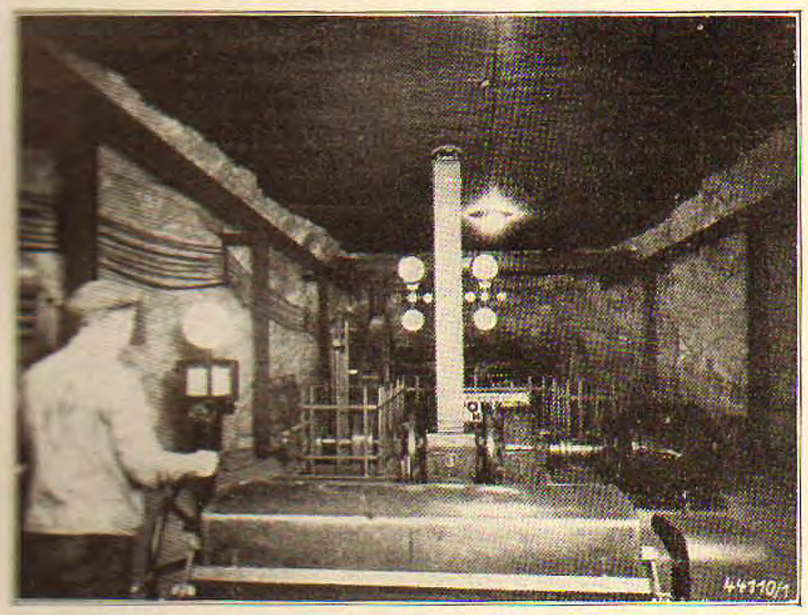
Mit dem schnell fortschreitenden Verhieb hat sich der Abbau in den letzten Jahren immer mehr nach der Tiefe zu entwickelt, und damit muß [illegible] Belegschaft nur [illegible] nach der [illegible] langen Weg, [illegible] und [illegible] zurückzulegen, um zu den [illegible] bzw. zum Schacht zu gelangen. Beim Wechsel des Abbaus in einer tieferen Sohle verringert sich die reine Arbeitszeit um ca. 20 Minuten. Trotzdem [illegible] der Grundbelegung sind [illegible] unter der [illegible] Hauptbetriebsstätte bis unterhalb der neunten Sohle angelegt. Auch die Temperatur der Grubenwetter nimmt mit [illegible] Teufenabstande um rund zwei Grad zu und erschwert namentlich das Aufwärtssteigen in den Flachen. Daß hierdurch erhebliche Arbeitskräfte und Zeit verlorengehen und damit die Wirtschaftlichkeit dieser tiefen Gewinnungspunkte in Frage gestellt wird, ist selbstverständlich.

Aus diesen Gründen wurde zwischen der Hauptfördersohle und der nächsten, d. i. die achte Sohle, eine maschinelle Personenförderung in Aussicht genommen und in der letzten Hälfte des vorigen Jahres ausgeführt; sie wurde im Januar d. J. in Betrieb genommen.

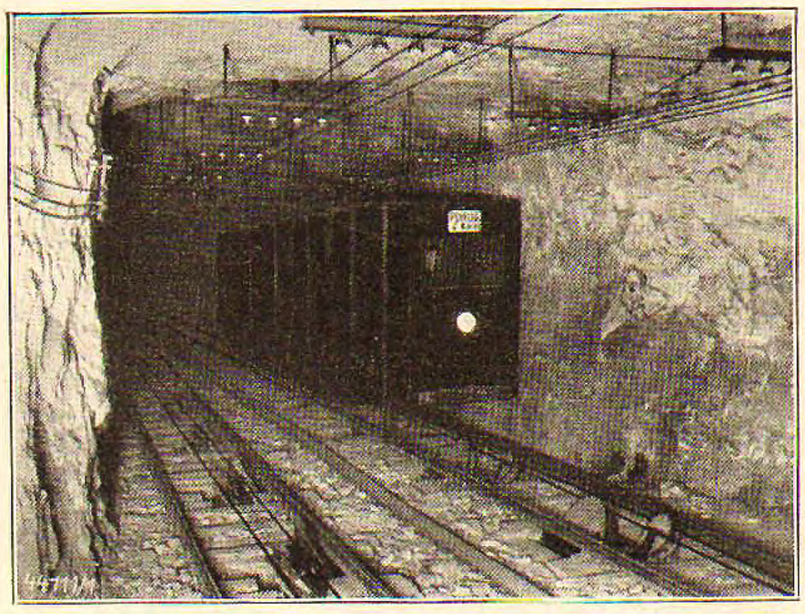
Um diesen langen Zu- und Abfahrtswege für die besondere Personenbeförderung zu vermeiden, wurde eine zentrale Stelle in der Mitte des Schachtes gewählt und die siebente mit der achten Sohle durch ein rd. 750 Meter langes Flaches verbunden. Der Querschnitt dieser Strecke richtet der Größe der in Aus[illegible] vorhandenen Personenwagen entsprechen; ebenso sind die Bahnhöfe am oberen und unteren Ende den Fördergestellen und der Anzahl der mit einem Zuge zu befördernden Personen angepaßt worden. Das Flache hat einen Querschnitt von 4×4 Meter, während die Bahnhöfe 8,8 Meter breit und 30 Meter lang sind und dieselbe Höhe wie die Strecke haben müssen. Da [illegible] mit diesem Flachen zu durchfahrenden Feldes abgebaut [illegible], war es möglich, den Betrieb von fünf Ansatzpunkten aufzunehmen und in 18 Monaten fertigzustellen. Wegen des großen Querschnittes [illegible] durch Tonschiefern durchschnittenen Gebirges im Alten Mann [illegible] mit geringer Breite und halber Höhe vorgegangen und hinterher erst die endgültige Form durch Drücken der Firste hergestellt. Während beider [illegible] war ein sorgfältiger Ausbau erforderlich. Was es bedeutet, eine [illegible] Strecke mit Bahnhöfen und Maschinenraum herzustellen, ist daraus erkenntlich, daß rd. 100 000 Förderwagen Gestein zutage gefördert werden mußten. — Auf der Sohle des Flachen liegen zwei Gleise mit 12 Zentimeter hohen Schienen und einer Spur von 1 Meter. Am oberen und unteren Ende sind die Gleise in einer schlanken Kurve auseinandergezogen, um den Mittelbahnsteig von 1,20 Meter Breite für die Bahnhöfe zu erhalten. An der Firste der Strecke sind die elektrischen Schleifleitungen in 3,60 Meter Höhe über jedem Gleis befestigt.

Die Anordnung und Ausführung der Bahnanlage mit Antrieb wurde einer Firma übertragen, die im Bau von Bergbahnen reiche Erfahrungen nachweisen kann. Abweichend von solchen steilen Bergbahnen mußte hier auf das geringere Einfallen von fünf bis sechs Grad Rücksicht genommen werden, d. h. die Personenwagen müssen gefahrlos aus dem Ruhezustand in Bewegung gesetzt werden können bzw. es darf nicht der Fall eintreten, daß ein Wagen stehenbleibt. Hierzu war die Anordnung einer Verbindung der beiden Wagen in Form eines Hinterseiles erforderlich. — Am oberen Ende des Flachen, in Höhe der siebenten Sohle, ist in einem 17 Meter langen, 9 Meter breiten und 7 Meter hohen Raum die Seilbahnmaschine stationär eingebaut. Der Antrieb derselben erfolgt elektrisch durch einen 180-PS-Motor. Das Ein- und Ausschalten des Stromes bei jedem Treiben geschieht automatisch wie an jeder modernen Schachtförderung. Auch Teufenzeiger, Ueberfahrtschalter und Bremsen sind vor dem Maschinenstande übersichtlich angeordnet. Zum Betriebe sind drei verschiedene Seile erforderlich: Das Betriebs- oder Zugseil wird durch den Antrieb über verschiedene Seilscheiben geführt und ist mit den Enden an die Fördergestelle angeschlossen. Das schon erwähnte Hinterseil ist an dem entgegengesetzten Wagenende befestigt und wird durch besondere Einrichtungen am Fußpunkte des Flachen umgelenkt. Das dritte, sog. Bremsseil liegt starr zwischen jedem Gleis und ist mit seinem oberen Ende in fünf Umgängen mit der sog. Bremsmaschine verbunden, die nur bei besonderen Anlässen in Tätigkeit treten darf. Um das Hinter- als auch das Bremsseil immer in einer bestimmten Lage halten zu können, werden diese Seile über Umlenkscheiben geführt, die durch besondere Spannvorrichtungen gleichmäßig straff gehalten werden. Diese Spanngewichte laufen in einem besonders hierzu ausgebrochenen, 14 Meter hohen Aufbruch.

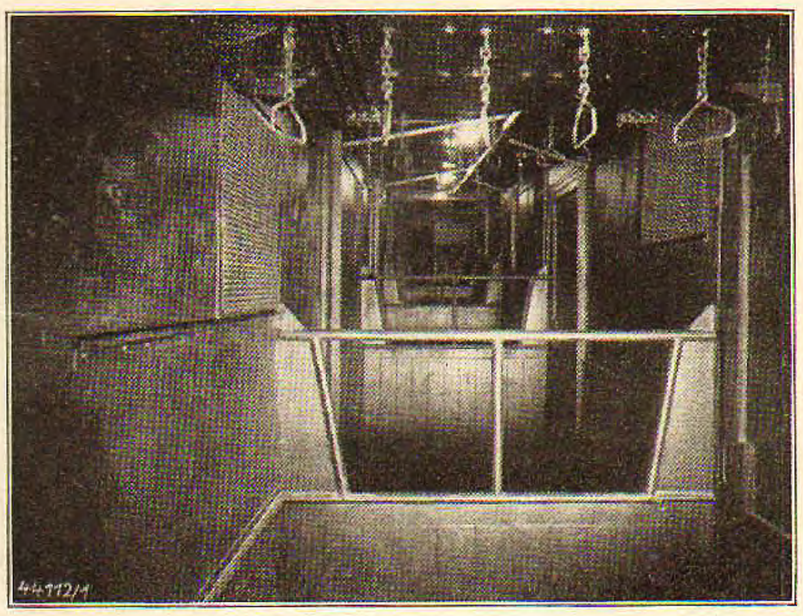
Die an den Enden des Betriebsseiles angeschlossenen Personenwagen mit je zwei Achsen und doppeltem Spurkranz haben eine Länge von rd. 15 Meter und sind 1,40 Meter breit. Am vorderen wie auch hinteren Ende befindet sich ein Führerstand mit den eingebauten Bedienungsschaltern und Bremsen. Der übrige Raum mit 1,90 Meter Höhe ist in fünf Abteile geteilt, die bequem je 16 bis 17 Mann, also insgesamt 85 Mann stehend aufnehmen; besondere Halteketten sind an der Decke des Wagens an-



Antriebsmaschine.



Personenwagen vor der Einfahrt in den oberen Bahnhof.



Inneres des Personenwagens.

Bild 3. Personenwagen im unteren Bahnhof.

In den Enden der Förderbahn sind zwei verschiebbare Gleisbrems-Prellböcke angebracht. Diese sind imstande, die lebendige Kraft eines mit voller Geschwindigkeit fahrenden und besetzten Wagens mit Sicherheit zu vernichten und die Wagen unversehrt zum Stehen zu bringen.

Das Signal zum Abfahren der Wagen kann nur vom oberen Wagenführer zur Maschine gegeben werden, was jedoch nicht früher geschehen darf als der untere Wagenführer durch Signal sein „Fertig-zum-Abfahren" dem oberen Wagenführer mitgeteilt hat.

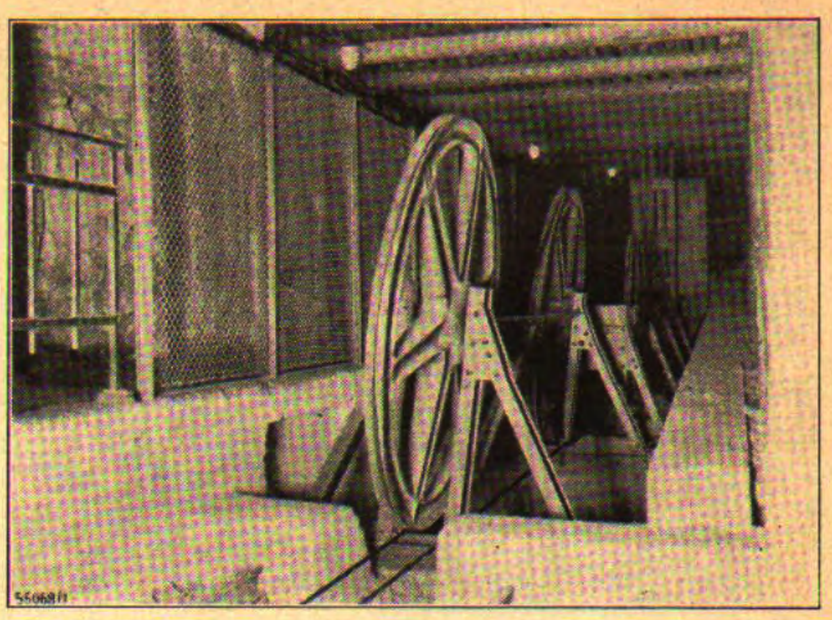


Bild 4. Seilspannvorrichtung in der 9. Sohle im unteren Bahnhof.

Die Vorteile, die beide in kurzer Zeit eingerichteten Mannschaftsflachen für die Belegschaft bringen, wissen wohl diejenigen zu würdigen, deren An- und Abfahrtswege von der 7. Sohle abwärts bis unterhalb der 9. Sohle liegen. **Die Schaffung des neuen Personenflachen wurde ermöglicht durch die vom Reich und Staat unserem Kupferbergbau zur Verfügung gestellten Zuschüsse zur Betriebsverbesserung, woraus man erkennt, daß der neue Staat sich das Wohl und Wehe des Bergmannes angelegen sein läßt und für die Erhaltung seiner Gesundheit das größte Interesse zeigt.**

„Kraft durch Freude."

Urlauberfahrten im Juli und August 1934.

Mitgeteilt von der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude", Eisleben.

Im Monat Mai allein sind aus allen Gauen Deutschlands nach genauer Berechnung rund 200 000 Volksgenossen von der NSG. „Kraft durch Freude" in Bewegung gesetzt worden, eine Leistung, die alle Erwartungen übertraf. Im Mai und Juni nahmen aus dem Mansfelder See- und Stadtkreis Eisleben rund 700 Mann an den „Kraft-durch-Freude"-Fahrten teil.

Für Juli und August stehen auf dem Programm des Amtes für Reisen, Wandern und Urlaub 130 Land- und Sonderzüge zu je 1000 Mann für je eine Woche Urlaub und für 37 000 Arbeitskameraden Seereisen.

Die NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" hat in wenigen Monaten eine Riesenbewegung geschaffen, die heute schon Hunderttausende erfaßt und deren große Zukunft nicht mehr in Abrede gestellt werden kann. Es muß nun überall darauf geachtet werden, daß vor allem die ärmsten Volksgenossen, deren Mittel zu normalen Land- oder Seereisen nicht ausreichen würden, sich als Teilnehmer zu den Urlaubsfahrten melden. Gerade den schaffenden Armen soll die Gelegenheit gegeben werden, Deutschland in allen seinen herrlichen Gegenden kennenzulernen. Viele unbekannte, aber schöne Teile Deutschlands bergen landschaftliche Schönheiten in größerer Fülle als die bekannten Reiseorte. Deshalb betrachtet das Amt für Reisen, Wandern und Urlaub es als eine besondere Aufgabe, die unbekannten schönen Stellen Deutschlands zu erschließen. Daß es bereits gelungen ist, beweisen die immer wieder mit großer Freude und Begeisterung vorgetragenen Berichte der heimgekommenen Urlauber über das Geschaute und Erlebte, so daß dieses Vorgehen durchaus richtig und notwendig war. Es ist schon so, daß man in einzelnen Landschaften, die als Notstandsgebiete gelten, heute mit den „Kraft-durch-Freude"-Urlaubern rechnet. So ist nicht mehr zu verkennen, daß außer den idealen Zwecken den Reisen der Arbeitsfrontkameraden auch eine wirtschaftliche Bedeutung zukommt, die sich von Woche zu Woche immer mehr herausstellt.

Im folgenden geben wir die weiteren Urlauberfahrten unseres Gaues Halle-Merseburg bekannt:

Vom 22. bis 29. Juli nach der Insel Rügen.

Der Preis für Fahrt und Verpflegung ist auf 33 RM. festgesetzt. Vorgesehen sind als Aufenthaltsorte die Bäder der Insel Rügen: Binz, Saßnitz, Baabe und Göhren.

Ferner fahren im Monat August zwei Urlaubszüge:

Vom 5. bis 12. August nach Allgäu (Füssen).

Der Preis für Fahrt und Verpflegung beträgt 30 RM. Als Aufenthaltsorte sind hierbei vorgesehen: Füssen, Schwangau, Weißensee, Hopferau, Seeg und Untereisenbach. Auf der Rückfahrt soll vielleicht noch in Augsburg haltgemacht werden.

Vom 19. bis 26. August nach Norderney.

Der Preis für Fahrt und Verpflegung beträgt 34,50 RM. Als Aufenthaltsort ist die Insel Norderney vorgesehen. Von der Eisenbahnstation Norddeich erfolgt die Ueberfahrt mittels Dampfers nach der Insel. Da die meisten Urlauberzüge in deutsche Notstandsgebiete gehen, sorge und helfe jeder Betriebswalter der NSG. „Kraft durch Freude" und auch jeder Betriebsführer mit, daß eine recht zahlreiche Beteiligung unserer armen Werktätigen stattfindet. Führer der Betriebe, seid Tatsozialisten, dadurch beweist ihr am besten euren Gemeinschaftsgeist. Ermöglicht tüchtigen, hilfsbedürftigen Arbeitern eine Urlaubsfahrt mit der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude".

Wir machen noch darauf aufmerksam, daß die Meldungen der Fahrtteilnehmer zehn Tage vor Abgang eines jeden Zuges bei der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" des Mansfelder See- und Stadtkreises in Eisleben, Hallesche Str. 81, vorliegen müssen.

F. B.

Fahrt der Lehrwerkstätten nach Oberbayern.

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
den schickt er in die weite Welt,
dem will er seine Wunder weisen
in Berg und Wald und Strom und Feld.

Bild 1. Durch Nürnberg nach München.

Mit diesem Leitspruch fuhren wir in das Land der Bayern. Jeder Teilnehmer war mit einem Fahrtenbuch versehen, das genaue Angaben über den Verlauf unserer siebentägigen Fahrt enthielt. Zu der Fahrt, die schon wochenlang das Hauptthema unserer Unterhaltungen bildete, versammelten wir vierjährigen Lehrlinge aus der Lehrwerkstatt Segengottesschacht uns am Freitag, dem 15. Juni, 6 Uhr morgens auf dem Bahnhof Eisleben. Sechzehn Hitlerjungen traten feldmarschmäßig an, mit frohem Gesicht und dem Bewußtsein, eine Woche lang aller Pflichten entbunden zu sein, und voller Erwartung, Süddeutschland kennenzulernen. Die Mandolinenspieler brachten ihre Instrumente mit, um damit während der langen Bahnfahrt Unterhaltungsmusik zu machen. 6.17 Uhr fuhren wir nach Halle (Saale) ab, dem Treffpunkt mit unseren Kameraden der Lehrwerkstatt Salgerhütte, die sich in einer Stärke von zwölf Mann uns zugesellten. Gemeinsam bestie-

Bild 2. Im Sportanzug vor der Schutzhütte.

rechten Weg zu bringen versucht. Vergebens! Dieser Mann war schon so verblendet und von krankem Ehrgeiz besessen, daß er nicht mehr hören wollte. Darum mußte er gerichtet werden. Wenn es ihm auch noch so schwer wurde, so mußte der Führer sich vor sich selbst, vor dem deutschen Volk und vor der Geschichte das Recht nehmen, diesen Mann und seine Mitverschworenen zu richten. Dazu bedurfte es keines Richter s p r u c h e s. Das war bitterernster Notstand. Das deutsche Volk war in Gefahr, wenn die Meuterer gesiegt hätten, in ein blutiges Chaos zu stürzen. Das durfte nicht geschehen! Davor bewahrte es sein Führer durch seine rettende Tat.

* * *

Die Rede des Führers vor dem Deutschen Reichstag war eine Rechtfertigung vor dem A u s l a n d. Vor dem deutschen Volke bedurfte es einer solchen Rechtfertigung nicht. Es hatte längst begriffen, daß der Kanzler nicht nur sich, sondern auch dem ganzen deutschen Volke das Leben durch seine schnelle Tat gerettet hatte. Dankbar hat es zu ihm aufgeblickt und ihm von neuem die Treue zu halten versprochen. Das A u s l a n d aber hat aus den Worten des Führers entnehmen können, wie seine Presse durch die gewissenlosen Berichte lügnerischer Schreiberseelen vergiftet wurde. Wir werden abwarten müssen, ob es zu einer besseren Einsicht kommt. Wenn man die ersten Auslassungen englischer, holländischer und französischer Zeitungen liest, so hat es fast den Anschein, als ob man dort wirklich ein wenig bekehrt wäre. Aber man soll sich nicht zu großen Hoffnungen hingeben; die Hetze gegen Deutschland wird trotzdem weitergehen. Die Welt hat aber jetzt die Wahrheit erfahren und kann nun selbst urteilen, was Recht und Unrecht ist.

Das deutsche Volk aber ist von der Rede des Führers aufs tiefste berührt. Es hat erkannt, vor welch furchtbarer Gefahr Adolf Hitler es bewahrt hat; es hat sein gerechtes Gericht über die Empörer als eine r e t t e n d e Tat empfunden, für die es dem Führer ewig dankbar ist.

Zweite maschinelle Personenbeförderung zwischen der achten und neunten Sohle des Wolfschachtes.

Von Obersahrsteiger D r e c h s l e r, Wolfschacht.

Im Februar vorigen Jahres brachte unsere Werkszeitung einen Bericht über das auf dem Wolfschacht von der 7. nach der 8. Sohle neu geschaffene M a n n s c h a f t s f l a c h e n. Es wurden dabei die Gründe und Vorzüge, welche dieses Flachen für den Betrieb sowohl als auch für die Belegschaft bringen sollte, erläutert und abschließend erwähnt, daß dieser in Deutschland ersten Mannschaftsförderanlage unter Tage, der Wirtschaftlichkeit und Lebensfähigkeit des Wolfschachtes wegen, bald eine weitere solche Anlage folgen möge.

Bald sollte diesem Wunsche entsprochen werden; noch im verflossenen Jahre wurde der Bau eines weiteren Mannschaftsflachen bis zur 9. Sohle genehmigt; die Arbeiten wurden beschleunigt durchgeführt und das Flachen schon im April d. J. in Betrieb genommen. Vom ersten Mannschaftsflachen unterscheidet sich das zweite Flachen dadurch, daß es nur eingleisig, mit einer in der Mitte des Flachen angelegten etwa 90 Meter langen Ausbiege oder Weiche hergestellt ist.

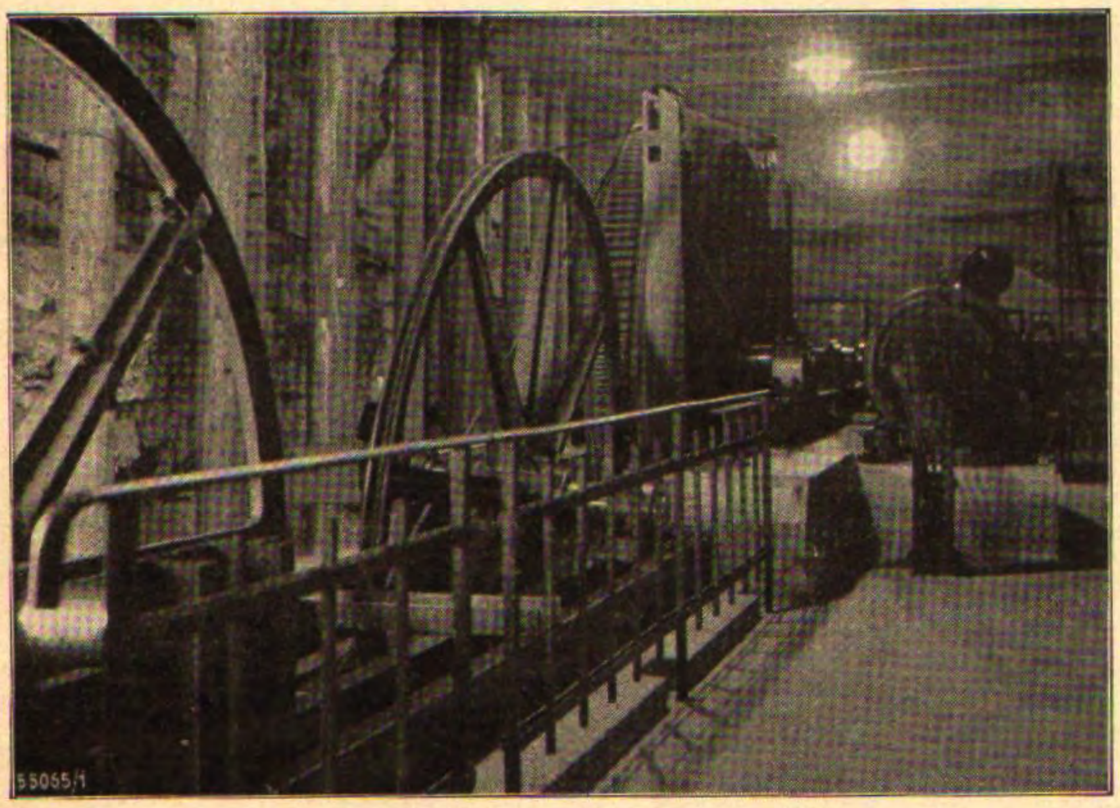


Bild 1. Fördermaschine vom Flachen aus gesehen.

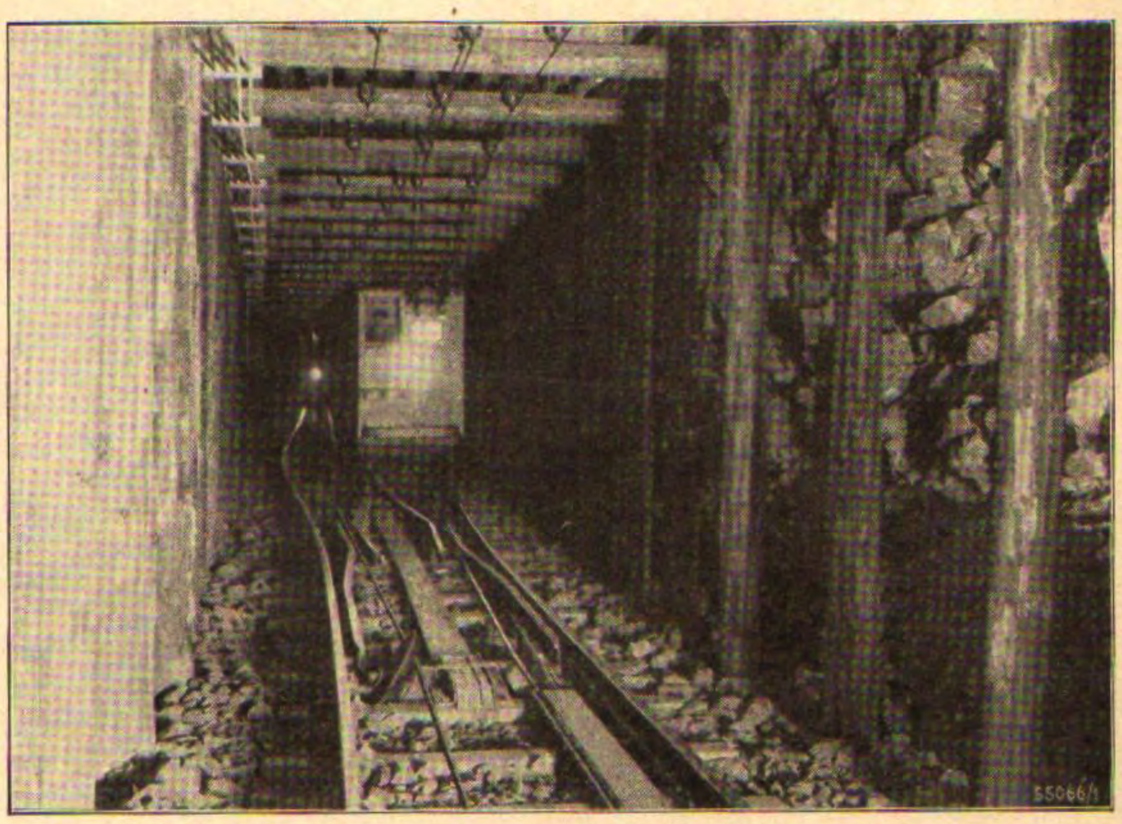


Bild 2. Personenwagen beim Begegnen auf der Weiche in der Mitte des Flachen.

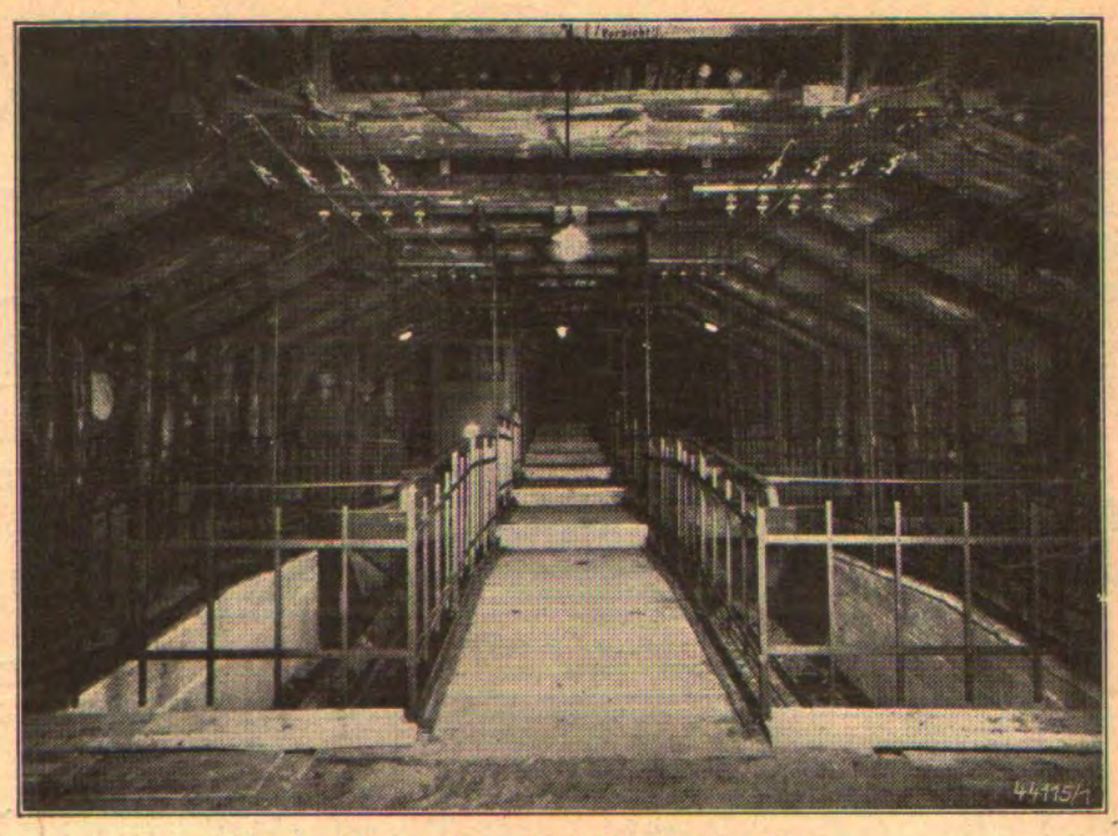
Die Erfahrung beim Bau des ersten Flachen hatte gezeigt, daß das Auffahren einer Strecke, hauptsächlich im verhauenen Felde, bei solch großen Abmessungen mit Schwierigkeiten verbunden ist. Dies war mit der Hauptgrund, daß das zweite Flachen mit geringerem Querschnitt geschossen und eingleisig eingerichtet wurde. Das neue Flachen liegt etwa 350 Meter südlich vom ersten entfernt. Die Lage des Grubenfeldes ließ eine geringere Entfernung schlecht zu. Weiterhin konnte eine schon vorhandene fallende Strecke für das Flachen mitbenutzt werden. Ferner ist es nur vorteilhaft, wenn sich zum Schichtwechsel die ein- und ausfahrende Belegschaft von Flachen zu Flachen auf eine größere Weglänge verteilt. Das Flachen, das die 8. und 9. Sohle verbindet, hat eine flache Länge von rund 760 Meter. Die Schießarbeiten sind gleichzeitig von beiden Sohlen aus in Angriff genommen worden. Von der 8. Sohle wurde, wie schon erwähnt, eine fallende Strecke benutzt, die erweitert und erhöht wurde; von der 9. Sohle wurde dagegen im unverritzten Felde aufwärts bis zum Durchschlag (378 Meter) geschossen. Der Querschnitt des ersten Flachen beträgt 4 mal 4 Meter, der des zweiten dagegen nur 2,5 mal 3,5 Meter. Dadurch verminderte sich auch hier die Menge der gefallenen Fördermassen, die im ersten Flachen rund 100 000 Förderwagen betrug, auf etwa 60 000 Förderwagen.

Zum Unterbau der Bahn wurden 115 Millimeter-Schienen benutzt, die mit einer Spurweite von 1 Meter verlegt sind. Der maschinelle Teil wurde wieder den Firmen übertragen, die den Bau des ersten Flachen durchgeführt hatten (Pohlig A.-G., Siemens-Schuckert-Werke).

Die Personenwagen, die eine Länge von 10,60 Meter, eine Breite von 1,40 Meter und eine innere Höhe von 1,70 Meter haben, sind zweiachsig und gefedert. Die Radsätze haben an ihrer äußeren Seite Räder mit doppelten Spurkränzen, während an der inneren Seite Walzen angebracht sind, um ein Durchfahren der Weiche zu ermöglichen. In den vier Abteilen der Wagen dürfen 60 Mann aufgenommen werden, die, an Ketten sich festhaltend, stehend bequem Platz finden. Jedes der vier Abteile ist durch eine S c h i e b e t ü r von den Bahnsteigen aus zugänglich und darf nur nach S t i l l s t a n d des Wagens, und wenn der Wagenführer gerufen hat „aussteigen", geöffnet werden. In den Führerständen — an jedem Wagenende — befinden sich die erforderlichen elektrischen Schalter. Von hier aus kann der Wagen im Notfall durch eine Magnetschienenbremse zum Stillstand gebracht werden. Eine zweite hier vorhandene Bremseinrichtung wird durch eine Handbremse (Gewichtshebelbremse) betätigt. Das Innere der Wagen wird durch elektrische Deckenlampen erleuchtet, und die an jeder Stirnseite angebrachten Scheinwerfer beleuchten auf weite Sicht die Strecke in der Fahrtrichtung. Die betriebsmäßige Fahrgeschwindigkeit beträgt 4 Meter/Sekunden, so daß die Dauer eines jeden Treibens rund 260 Sekunden in Anspruch nimmt. Die Beförderung von 600 Mann würde eine Zeit von rund 43 Minuten nötig haben.

In der 8. Sohle — am oberen Ende des Flachen — steht die elektrische Antriebsmaschine mit einem 60-kW-Motor. Von hier aus sind die Personenwagen mit ihren oberen Enden durch das Vorderseil, das um eine zweirillige Scheibe geschlungen ist, miteinander verbunden, während das an den unteren Wagenenden angebrachte dünnere Hinterseil, welches über eine selbsttätige Gewichtsspannvorrichtung auf gleiche Spannung gehalten wird, das Gewicht des Vorderseiles zum größten Teil ausgleicht.

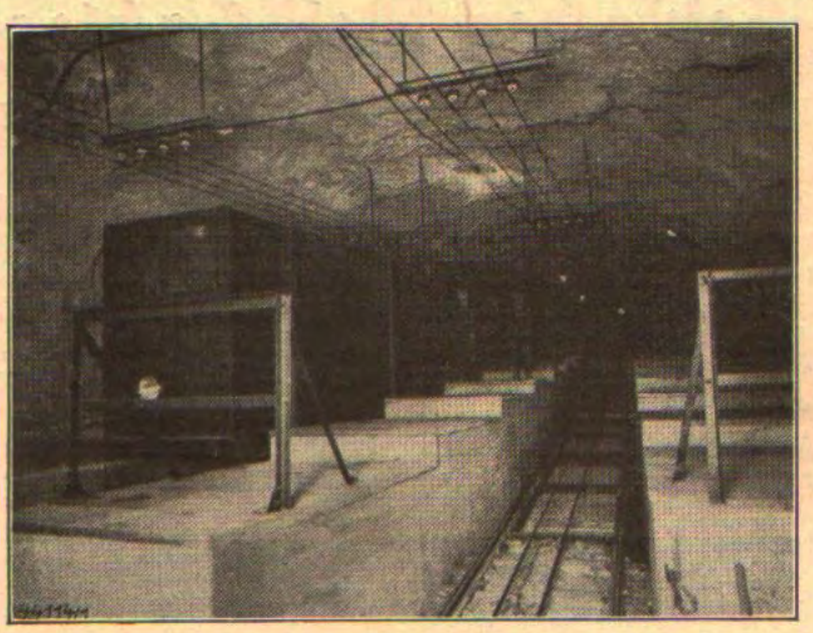
Oberer Bahnhof vom Antrieb aus gesehen.



Unterer Bahnhof vom Abgang aus gesehen.

gebracht. Jede Abteilung hat ihre eigene Zu- und Abgangsschiebetür, die während des Betriebes geschlossen sind und nur vom Führerstande aus bedient werden können. Die zum An- und Abfahren erforderlichen Signale sind optisch und können nur bei geschlossenen Türen von dem Wagenführer dem Fördermaschinisten übermittelt werden. Ebenso kann die Antriebsmaschine normal nur in Tätigkeit gesetzt werden, wenn von beiden Personenwagen das Abfahrtssignal gegeben worden ist. Die Sicherheitseinrichtungen der Wagen gestatten bei drohender Gefahr von jeder beliebigen Stelle aus ein Stillsetzen der ganzen Einrichtung.

Wie fast an jeder Schachtförderung sind auch hier für etwaige Seilbrüche besondere Fangvorrichtungen vorgesehen. Hierzu dient eine unter jedem Wagenboden eingebaute Keilbremse, die sich bei derartigen Störungen um das starre Bremsseil klammern würde und so die lebendige Kraft vernichtet. Damit keine harten Stöße bei solchen Anlässen auf die Wagen bzw. Besatzung übertragen werden, ist das Bremsseil an beiden Enden nachgiebig angeordnet.



Oberer Bahnhof vom Flachen aus gesehen.

Die Fahrtdauer eines Treibens beträgt 2¼ Minuten bei einer Höchstgeschwindigkeit von rd. 6 Meter je Sekunde.

60 Prozent der Untertagsbelegschaft, rd. 1500 Mann, benutzen jetzt schon diese Anlage und sehen in ihr eine wesentliche Erleichterung.

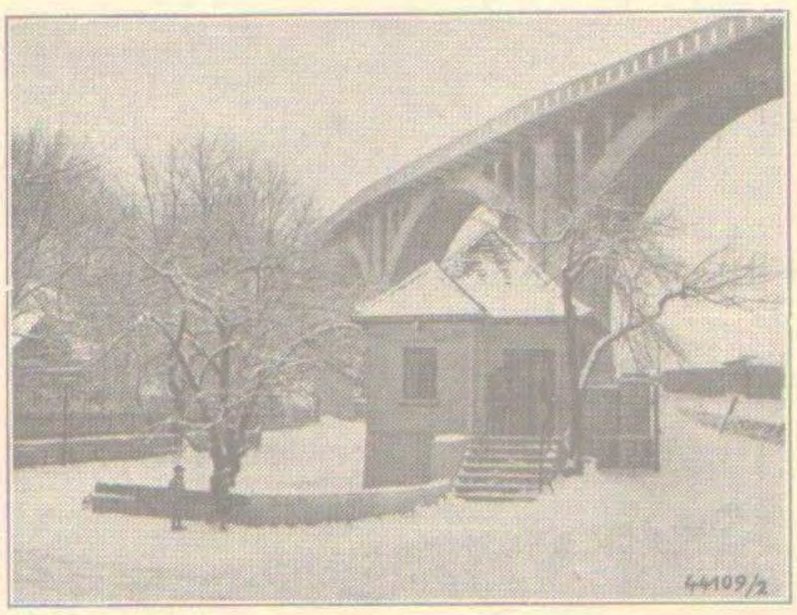
In Deutschland ist dies die erste derartige Anlage, und es wird erwogen, noch eine weitere Personenförderung nach der nächst tieferen Sohle zu bauen. Es ist zu hoffen, daß dadurch die Wirtschaftlichkeit und Lebensfähigkeit des Wolfschachtes noch weiter erhalten wird.

Ein Laie fährt in den Schacht.

Mansfeld und Bergbau sind zusammenhängende Begriffe, von allen Himmelsrichtungen des Mansfelder Landes grüßen die Fördertürme der Schächte; Bergleuten begegnet man täglich, verkehrt mit ihnen dienstlich und in Vereinen und Verbänden — die wenigsten Menschen jedoch kennen die Wirkungsstätte des Bergmannes, den Schacht. Die Gelegenheiten, ihn kennenzulernen, sind ja auch nicht gerade häufig, und wer eine erwischt, wertet sie als etwas Besonderes, bereit, recht viel von dem ihm Gezeigten in sich aufzunehmen.

Man betritt etwas erwartungsvoll, von der freundlichst erteilten Genehmigung der Direktion Gebrauch machend, den Werkshof des Vitzthumschachtes, dessen ununterbrochenes Räderspiel man von der Landstraße Eisleben—Hettstedt her schon oft mit Interesse beobachtet hat. Die Begrüßung durch die schwarzberockten leitenden Beamten ist freundlich, mit jener winzigen Beigabe humorvoller und eigentlich vertrauenerweckender Ueberlegenheit des Fachmannes gegenüber dem Laien, hinter der das Verständnis für die etwas hilfsbedürftige Situation des Besuchers spürbar ist.

Ein kurzer Gang durch die Anlagen über Tage führt uns, nach gebührender Bewunderung des Förderturmriesen, in den Maschinenraum. Das Wort haben hier die Maschinen und Motoren, und die menschliche Stimme kommt daneben nicht auf, was man bei den erklärenden Worten des Führers bald feststellen muß. In der wesentlich ruhigeren, doppelwändigen Glaskabine, mitten im Saal erst, verstehen wir uns beim Sprechen wieder. Hier steht, zwischen Registrier- und Signalapparaten, in jeder Hand einen Hebel, der einzige Mensch im Raum, der Maschinist. Man betrachtet respektvoll den anscheinenden Beherrscher des Ganzen. Mit einem kleinen Hebeldruck ist er imstande, der komplizierten Maschinerie seinen Willen aufzudrücken, das gewaltige Seilrad dreht sich gehorsam, wie er will ... dann hört man, daß nötigenfalls automatische Bremsen einsetzen und die Geschwindigkeit des Förderkorbes sich von selbst mindern kann, und fühlt, daß die Maschine im Begriff ist, sich auch von diesem letzten Menschen frei zu machen.



Ehemaliges Pförtnerhaus der Kupferkammerhütte im Schnee.

Aufnahme von Rudolf Fuhrmann, Bau-W. II.

Im Baderaum liegt ein Haufen Kleidungsstücke für uns bereit, Jetzt wird's also ernst. Beim Verpassen der Sachen scheint es Gesetz zu sein, daß die Korpulenten und Langen sich derjenigen Röcke und Hosen bemächtigen, die praktischerweise die Schlankeren und Kleinen anziehen müßten. So sieht denn nun die eine Hälfte von uns komisch, die andere sehr abenteuerlich aus. In Erinnerung an Gehörtes hängt man natürlich die Karbidlampe an den Haken am Fahrhut, um sie schleunigst, als unbequem hängend, wieder abzunehmen. Daß der Haken unentbehrlich ist, entdeckt man später im Schacht. — Unsere Führer haben sich ihres schmucken Rockes inzwischen ebenfalls entledigt und sehen ganz verändert und, besonders hinsichtlich der Kopfbedeckung, ähnlich wie wir aus. Immerhin können wir, glaube ich, mit keinen von ihnen verwechselt werden.

An der Schachteinfahrt ein Höllenkrach. Zuerst glaubt man alle Augenblicke, einer der Leute käme zwischen die Loren, oder der Korb könnte losgehen, bevor die hineingeschobenen Wagen die darin befindlichen hinausbugsiert haben. Allmählich erst findet man den Rhythmus der Förderung heraus, dem sich das Zusammenwirken von Mensch und Maschine einfügt, wie ein Zahnrad dem anderen. — Während der Fahrt in die Tiefe spürt man einen lästigen Druck auf das Trommelfell, der aber bald nachläßt. Man scheint mit einem Male wieder nach oben zu schweben, da blitzen aber schon Lichter, und wir sind unten, ehe wir es recht begriffen haben.

Eine kurze Strecke zu Fuß, und der Führer hält. Das bekannte Gesurre einer Straßenbahn läßt uns ungläubig aufschauen, und wirklich, da kommt schon das helle Licht einer funkensprühenden elektrischen Bahn näher. Wir räumen schleunigst die Strecke, und ein endloser Wagenzug mit ziffernbemalter Erzladung flitzt wie ein Spuk an uns vorüber. Unsere verdutzten Gesichter drehen sich in die Richtung des Davoneilenden.

Der entgegengesetzte Zug hat die Güte, uns mitzunehmen. Kaum haben wir die leeren Wagen erklettert, ruckt die Maschine an, und die dunkle Fahrt beginnt. Ueber den Wagenrändern sieht man nur eine Reihe von Fahrhüten schaukeln.

Im Fahren versucht man die Eindrücke etwas zu ordnen. Die Fahrt geht jedoch so rasch, daß man immer wieder abgelenkt wird. Zwischendurch macht man sich klar, daß man jetzt an die 800 Meter Erdmassen über dem Kopf hat. Der Mann auf der Lokomotive mag andere Gedanken haben, er dreht ordentlich auf, daß wir nur so dahinsausen und beugt sich, vorausspähend, nach vorn. Dann wird es langsamer, er hält. 1700 Meter sind wir befördert worden, man stellt Vergleiche an, wie lang 1700 Meter sind, in dieser Dunkelheit weiß man nicht, woher wir gekommen und wo wir gelandet sind.

Unser Führer schreitet mit ruhigen Schritten voraus, wir schön im Gänsemarsch hinterher. Totenstille rings um uns, ab und zu tropft irgendein Wort, eine Frage von einem von uns. Ehe man sich ganz dem Gefühl hingibt, in die Unendlichkeit zu wandern, besinnt man sich und schlängelt sich näher an den Führer heran. Frage und Antwort werden lebhafter. Gesteinsarten, die Lage der Kupferflöze erklärt man uns, langsam formt sich das Gehirn ein Bild. — Ammoniakdunst läßt auf die Nähe von Pferdeställen schließen. Kurz darauf klopfe ich einem Braunen das